

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA – UFPB  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS – DCJ  
CURSO DE DIREITO**

**PAULO ROBERTO ROLIM MORAES JUNIOR**

**ANÁLISE DA LEI DO TIRO DE DESTRUIÇÃO:  
Constitucionalidade e seu papel na defesa da soberania e na segurança  
nacional**

**SANTA RITA  
2017**

**PAULO ROBERTO ROLIM MORAES JUNIOR**

**ANÁLISE DA LEI DO TIRO DE DESTRUÇÃO:  
Constitucionalidade e seu papel na defesa da soberania e na segurança  
nacional**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Direito do  
Departamento de Ciências Jurídicas da  
Universidade Federal da Paraíba, como  
exigência parcial de obtenção do título de  
Bacharel em Ciências Jurídicas.

Orientador: Prof. Dr. Valfredo de Andrade  
Aguilar Filho

**SANTA RITA**

**2017**

*Moraes Júnior, Paulo Roberto Rolim.*

*M827a      Análise da Lei do Tiro de Destruição: constitucionalidade e seu papel na defesa da soberania e na segurança nacional / Paulo Roberto Rolim Moraes Júnior. – Santa Rita, 2017.*

*50f.*

*Monografia (Graduação) – Universidade Federal da Paraíba. Departamento de Ciências Jurídicas, Santa Rita, 2017.*

*Orientador: Profº. Dr. Valfredo de Andrade Aguiar Filho.*

*1. Interdição Aérea. 2. Lei do Tiro de Destruição. 3. Defesa Aérea. 4. Segurança Nacional. 5. Dissuasão. 6. Soberania. I. Aguiar Filho, Valfredo de Andrade. II. Título.*

**PAULO ROBERTO ROLIM MORAES JUNIOR**

**ANÁLISE DA LEI DO TIRO DE DESTRUIÇÃO:  
Constitucionalidade e seu papel na defesa da soberania e na segurança  
nacional**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Direito do  
Departamento de Ciências Jurídicas da  
Universidade Federal da Paraíba, como  
exigência parcial de obtenção do título de  
Bacharel em Ciências Jurídicas.

Orientador: Prof. Dr. Valfredo de Andrade  
Aguiar Filho

Banca Examinadora:

---

Data de Aprovação:

---

Prof. Dr. Valfredo, de Andrade Aguiar Filho

---

Avaliador

---

Avaliador

## RESUMO

O presente estudo tem como objetivo analisar as discussões acerca da Lei do Tiro de Destruição, fazendo considerações em relação aos assuntos que circundam tal matéria. Elenca os fatores que levaram as autoridades brasileiras a recorrer a este procedimento, incluindo os sistemas similares utilizados por alguns países amazônicos, como a Colômbia e o Peru. Demonstra como a lei é necessária para que o Estado consiga cumprir as diretrizes firmadas na Estratégia Nacional de Defesa - END e na Política Nacional de Defesa – PND, incrementando a efetividade dos sistemas envolvidos na Defesa Nacional. O texto traz um apanhado de todo o aparato utilizado pelo Estado na defesa aérea, incluindo os órgãos, a cadeia de comando, os procedimentos e os equipamentos utilizados para esta finalidade. Ademais, além da parte jurídica, expõe os procedimentos técnicos utilizados na execução do Tiro de Destruição, deixando claro que a atuação da defesa aérea é de uma precisão cirúrgica, com o intento de impossibilitar o prosseguimento do voo da aeronave clandestina, forçando-a pousar, sem destruí-la totalmente, fazendo deste procedimento um importantíssimo elemento dissuasório contra os crimes transfronteiriços, mais especificamente o tráfico de entorpecentes e drogas afins. Por fim, deixou-se claro a harmonia dos sistemas utilizados para a execução do Tiro de Destruição, demonstrando a constitucionalidade e o enquadramento desta importante lei no ordenamento jurídico brasileiro.

**Palavras-Chave:** Interdição Aérea, Lei do Tiro de Destruição, Defesa Aérea, Segurança Nacional, dissuasão, Soberania.

## ABSTRACT

The present study aims to analyze the discussions about the Law of Destruction Shot, making considerations regarding the subjects that surround this matter. It lists the factors that led the Brazilian authorities to resort to this procedure, including the similares systems used by some Amazonian countries, such as Colombia and Peru. It demonstrates how the law is necessary for the State to be able to comply with the directives established in the National Defense Strategy - NDT and in the National Defense Policy - PND, increasing the effectivity of the systems involved in National Defense. The text brings a look at the whole apparatus used by the state in air defense, including the organs, chain of command, procedures and equipment used for this purpose. In addition, besides the legal part, it exposes the technical procedures used in the execution of the Destruction Shot, making it clear that the air defense execution is of a surgical precision, with the intention of precluding the flight of the clandestine aircraft, forcing it to land , without completely destroying, making this action a very important deterrent against cross-border crimes, specifically trafficking in narcotics and related drugs. Finally, he made clear the harmony of the systems used for the execution of the Destruction Shot, demonstrating the constitutionality and the framework of this important law in the Brazilian legal system.

**Keywords:** Air Interdiction, Destruction Shot Law, Air Defense, National Security, dissuasion, Sovereignty.

## SUMÁRIO

<b>1. CONTEXTO HISTÓRICO .....</b>	<b>6</b>
<b>2. A PROBLEMÁTICA ENTORNO DO DECRETO 5.144/04 .....</b>	<b>15</b>
2.1 A SITUAÇÃO DAS FRONTEIRAS NACIONAIS.....	16
<b>3. DA CONSTITUCIONALIDADE DO DECRETO .....</b>	<b>21</b>
3.1 CORRENTES CONTRÁRIAS AO DECRETO .....	21
3.2 DIREITO PENAL DO INIMIGO .....	22
3.3 DO SISTEMA DE DEFESA AÉREA BRASILEIRA.....	23
3.4 ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA– END .....	26
3.5 O CONTEXTO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO .....	29
3.6 A LEI.....	31
3. 7 DA ADEQUAÇÃO DO DECRETO AOS PRECETOS FUNDAMENTAIS .....	36
<b>4. CONCLUSÃO .....</b>	<b>43</b>
<b>5. REFERENCIAS.....</b>	<b>48</b>

## 1. CONTEXTO HISTÓRICO

A presente pesquisa se iniciará com uma breve explanação sobre a história da aviação e em seguida buscará abordar as discussões a respeito da Lei do Tiro de destruição no Brasil, versando acerca de todo o cenário que levou o legislador a implementar tal medida.

No decorrer do trabalho, tratar-se-á sobre as questões de grande discussão no cenário jurídico brasileiro. Este projeto de pesquisa não possui a presunção de esgotar por completo o tema aqui trabalhado, mas sim de mostrar o rico debate de juristas e especialistas sobre o tema.

O Desejo de voar remonta aos tempos antigos da civilização. Tem-se que ainda no século XV, Leonardo da Vinci desenvolveu um protótipo de avião em forma de pássaro. Após a realização de voos por meio de balões, consideradas aeronaves mais leves do que o ar e o desafio passou a ser desenvolver um mecanismo mais pesado do que o ar que conseguisse alcançar voo por si só. Posteriormente, em 1883, foi desenvolvido o planador, uma aeronave capaz de sustentar-se em voo livre, sem a utilização de motorização ou qualquer outro meio de propulsão, mantendo-se em voo graças à sua aerodinâmica e às correntes ascendentes, porém o funcionamento desses primeiros planadores era restrito ao *Voo de Talude*<sup>1</sup>.

O avião propriamente dito foi desenvolvido no início do século XX, não obstante as discussões acerca de quem foi o seu real criador, o primeiro voo datado, fotografado e testemunhado ocorreu em 23 de outubro de 1906, em Paris, sob o comando do brasileiro Santos Dumont, que levantou voo a bordo do icônico “14-Bis”, fato que se concretizou como marco histórico na história da aviação, embora outros desenvolvedores reivindiquem o status de ter realizado o primeiro voo da história.

A título de homenagem, Santos Dumont foi considerado o patrono da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, tendo recebido a patente de Marechal-do-ar, o posto mais elevado da instituição. Após o primeiro voo, iniciou-se uma

---

<sup>1</sup> Também conhecido como “Voo de Colina”, é uma técnica de voo a vela utilizada por planadores e parapentes, que tem como objetivo aproveitar a ascensão produzida pelo vento ao subir um obstáculo, em geral uma colina ou montanha, a aeronave se mantém no barlavento aproveitando a corrente ascendente;



competição a nível global, na disputa estava em cheque quem conseguiria conquistar os recordes de velocidade e distância da aviação.

Com o advento da I Guerra Mundial, o desenvolvimento da aviação foi impulsionado, em decorrência da utilização das aeronaves como armas de guerra de grande potencial ofensivo, fato que não foi diferente durante a II Guerra Mundial. Ao passo que a aviação ia se desenvolvendo, com a introdução dos motores a jato e posteriormente dos turboélices, o avião foi se consolidando como meio de transporte rápido, seguro e eficiente.

Cada vez mais, a aviação comercial ganhava espaço no mercado mundial, aumentado exponencialmente sua capacidade de transporte de cargas e passageiros e a velocidade dos seus voos, seja cobrindo pequenas distâncias, como nos voos nacionais e regionais, seja percorrendo grandes trajetos, como nos voos internacionais. Tornou-se assim, a aviação civil, uma importante ferramenta globalizadora.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, identificou-se a necessidade de se desenvolver normas, padrões e princípios comuns como forma de regular a utilização desse modal de transporte, que representou uma revolução na velocidade dos fluxos comerciais e o “encurtamento” das distâncias geográficas. Era necessário estabelecer a uniformização das regras internacionais de aviação, a fim de garantir a segurança e equivalência operacional entre os Estados.

Diante de tamanha proporção, visando uma padronização internacional, o governo dos Estados Unidos convidou, em dezembro 1944, cinquenta e cinco nações para equacionar o problema e criar parâmetros para aviação, e cinquenta e duas nações enviaram representantes à Convenção sobre Aviação Civil Internacional – CACI, realizada em Chicago de dezembro de 1944 a janeiro de 1945, dando assim início a OACI – Organização da Aviação Civil Internacional<sup>2</sup>.

Atualmente, a Organização da Aviação Civil Internacional – ICAO conta com 191 Estados Membros, e o Brasil é membro do Conselho do órgão e mantém o seu posto através de sucessivas reeleições<sup>3</sup>

<sup>2</sup> BRASIL. **Organismos Internacionais**. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/internacional/organismosinternacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oac](http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismosinternacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oac)>. Acesso em: 15 jun. 2017.

<sup>3</sup> ICAO. **Member States**. Disponível em: <<https://www.icao.int/MemberStates/MemberStates.Spanish.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2017.

O governo brasileiro ratificou a convenção de Chicago, em 29 de maio de 1946 mediante o decreto nº 21.713, oficializando assim a aplicação dessa convenção e seus anexos. Tais anexos contêm as mais diversas instruções relacionadas a aviação. Desta forma, a adoção de Padrões Internacionais e das Normas e Métodos da ICAO estão previstos em lei. Esse padrão está descrito em anexos, cuja aplicação é considerada imprescindível a segurança e regularidade da navegação aérea, enquanto que o método recomendado é de comum acordo, desejável, mas não essencial.

Observando o acima exposto, há de se perceber tamanha importância a aviação representa para o mundo, desde suas aplicações civis até suas decisivas utilidades militares. Também não se pode negar a importância do Brasil nesse cenário, que é signatário de diversos tratados internacionais relativos ao assunto, possuindo a terceira maior fabricante de aviões do mundo, além de dispor de uma das maiores frotas de aeronaves do planeta.

No Brasil, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, existem um total de 21.905 Aeronaves Registradas, destas, 10.019 são aeronaves privadas. Segundo a mesma agência, a quantidade de voos domésticos e internacionais em 2016 foi apurada em 964 mil<sup>4</sup>.

Apesar de todas as aplicações benéficas que as aeronaves podem oferecer, a maneira de uso que vem se destacando aos olhos das autoridades, é sua utilização para transporte de drogas e contrabando. As organizações criminosas se aproveitam da praticidade e desempenho das aeronaves, sejam elas aviões ou helicópteros, para utilizá-los como meio de transporte para suas mercadorias ilícitas.

As organizações internacionais de tráfico de drogas viram na aviação a possibilidade de levar as drogas pelas fronteiras dos países de uma maneira muito mais eficiente do que do modo tradicional (transporte via terrestre). Utilizando aeronaves, os criminosos conseguem transportar imensas quantidades de drogas, sem serem abordados pela fiscalização policial rotineira, fortalecendo os crimes transfronteiriços, em especial o tráfico internacional de drogas de uma maneira jamais possível antes.

Geralmente, as aeronaves são depenadas, de forma que só fique abordo o banco do piloto e os equipamentos essenciais ao voo e o resto do espaço é

---

<sup>4</sup> ANAC. **Aeronaves**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/aeronaves>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

destinado a ser ocupado por enormes quantidades de drogas. A título de exemplo, as aeronaves que são geralmente utilizadas para o cometimento o deste tipo de ilícito, em regra monomotores de pequeno porte, possuem capacidade para carregar facilmente uma carga de 500kg de ilícitos.

Quando tratamos de entorpecentes, podemos dividir o planeta em três setores específicos, são elas: os setores produtores; os setores de distribuição e o setor consumidor. No caso específico da América Latina, estamos enquadrados em todos os três setores, porém, com maior destaque nos dois primeiros.

Tal situação é decorrência de uma sequência de fatores que se protraem durante toda a história do continente, mas como principais aspectos, podemos citar: a pobreza e o descaso dos governos sul-americanos para com os agricultores; a forte presença de grandes grupos de guerrilheiros que dependem do narcotráfico para manter sua atuação; a corrupção; e o crescimento do consumo de drogas, principalmente na Europa Central e nos Estados Unidos.

Nos anos 70, o cultivo de coca explodiu nos países sul-americanos, com maior destaque para a Colômbia, Bolívia e o Peru, nesse quadro, a agricultura tradicional passou a ser substituída pelo cultivo de ilícitos. A expansão do narcotráfico foi facilitada pelo surgimento dos chamados “paraísos fiscais”<sup>5</sup>, os quais propiciavam o aparato necessário aos narcotraficantes para movimentar e “lavar” os ativos financeiros oriundos do tráfico de drogas.

Neste cenário, a Bolívia, o Peru e a Colômbia, este último principalmente, se fixaram como os maiores produtores e exportadores de cocaína, exportando principalmente para os Estados Unidos e para a Europa. Inicialmente as rotas do narcotráfico baseavam-se essencialmente em torno da América-Central e do Caribe.

Diante desta situação, o Governo norte-americano, sob a administração de Nixon (1969-1974), iniciou nos anos 1970, a chamada “Guerra às Drogas”. O então presidente do Estados Unidos declarou que o uso de drogas ilegais era o inimigo número um. A iniciativa inclui um conjunto de políticas destinadas a desencorajar a produção, distribuição e o consumo de narcóticos.

---

<sup>5</sup> Localidades onde as Autoridades permitem o total sigilo bancário e alíquotas de tributação inexistentes ou muito baixa. Tal quadro cria condições fiscais atrativas para investidores estrangeiros, que além de não pagar impostos, podem criar contas desvinculadas do seu nome. O forte sigilo bancário atrelado a um controle fiscal ínfimo facilitam a movimentação e ocultação de ativos obtidos por meio do cometimento de ilícitos, como o dinheiro advindo do crime organizado e da corrupção.

Como parte dessa medida, ao longo das décadas de 80 e 90, aumentou-se a pressão aos principais produtores: Colômbia, Bolívia e Peru. Neste quadro, o combate ao narcotráfico passou a integrar a agenda de segurança sul-americana. Diante da situação, esses países passaram a tratar o tráfico de drogas de maneira mais energética, criando programas e políticas destinadas a erradicação, apreensão e redução da demanda (CEPIK, 2011).

A interferência dos Estados Unidos nos países andinos se tornou cada vez maior, com o fim de combater a oferta de cocaína. Com a verificação de que o escoamento da cocaína era feito basicamente por meio de pequenas aeronaves, as quais viajavam abarrotadas de drogas, a Agência Central de Inteligência Norte-Americana (CIA) passou a operar o Air Bridge Denial Program (ABDP), no Peru e na Colômbia, com o objetivo de impedir o trânsito de aeronaves carregadas de ilícitos. (CIA, 2008).

O programa teve início em 1995, e tinha como objetivo realizar a interceptação de aeronaves suspeitas de envolvimento no tráfico de drogas, coagindo-lhes o pouso. Durante os primeiros anos de operação, o programa foi considerado um grande sucesso, diminuindo substancialmente a utilização deste *modus operandi*. Os procedimentos utilizados nas operações de interdição aérea do programa ABDP se baseavam nas regras internacionais estabelecidas pela Organização Internacional de Aviação Civil – OACI, as quais são de conhecimento obrigatório por todos os pilotos de aeronaves habilitados.

Em decorrência da carência material e operacional da Força Aérea Peruana (FAP), esta não dispunha dos meios necessários para a execução dos procedimentos de interdição. Diante deste quadro, houve a necessidade de assessoramento do governo norte-americano, o qual forneceu assistência de aviões de sensoramento equipados com radares apropriados e provisão de equipamentos que permitiam a comunicação efetiva entre os aviões norte-americanos e os peruanos, entre si e com os seus respectivos comandos. (CIA, 2008).

Conforme o relatório produzido pela CIA em 1997, o programa produziu grande avanço no combate às drogas, com grande redução no cultivo de folha de coca no Peru e diminuição na exportação de narcóticos. Não obstante esse fato, falhas e desrespeitos aos procedimentos essenciais à realização de interceptações aéreas no ABDP levaram a ocorrência de inúmeros incidentes, com o abatimento de aeronaves suspeitas sem a devida aplicação da sequência procedimental, como a

identificação e contato. Um dos principais entraves para a perfeita execução do programa eram as falhas de comunicações entre os agentes envolvidos no ABDP. (CIA, 2008).

As operações do ABDP peruano foram finalizadas após 6 anos de atividade, em decorrência do acontecimento de uma série de irregularidades e principalmente, depois da ocorrência de uma tragédia. Em 20 de abril de 2001, a Força Aérea Peruana – FAP abateu uma aeronave tripulada por um grupo de 5 (cinco) missionários norte-americanos, levando a morte de duas pessoas. Uma investigação dos governos do EUA e do Peru atribuiu ao acidente uma série de deficiências no programa, como problemas de comunicação. Além disso, o armamento utilizado pelo caça peruano não proporcionava tiros de precisão não letais. Com esse incidente, o governo Norte-Americano decidiu por encerrar as atividades do programa, retirando seu apoio logístico. (CIA, 2008).

A Colômbia também teve o seu programa ABDP finalizado, mas este voltou à operação em 2003, em virtude do Acordo Bilateral EUA-Colômbia sobre o aprimoramento das salvaguardas. Nesta nova fase da operação, houve aprimoramento dos equipamentos utilizados e principalmente na comunicação dos envolvidos, onde todos os tripulantes eram obrigatoriamente bilíngues. Depois de decorridos cinco anos de atividade do programa colombiano, os números mostraram-se positivos, apontando uma redução de 90% dos voos ilegais no espaço aéreo colombiano. (PARRILHA, 2010)

Essa mudança na dinâmica do combate aos narcotraficantes sul-americanos forçou estes a mudarem as suas rotas de escoamento, deslocando parte destas para dentro do território brasileiro, principalmente através das fronteiras colombianas, peruanas e bolivianas com a Amazônia e o Centro-Oeste. Fato é que, devido aos programas implementados pelos nossos vizinhos, os traficantes na iminência de serem abatidos pelas forças militares dos respectivos países, passaram a desviar sua rota para o Brasil, que até então não possuía nenhuma ferramenta para combater tais práticas.

Os traficantes começaram a utilizar o Brasil como uma espécie de ponte, onde poderiam burlar a fiscalização, visto que as forças militares da Colômbia e do Peru não poderiam atravessar a fronteira com o Brasil e eram obrigadas a parar a perseguição aérea antes da interdição, sob pena de atentar contra a nossa

soberania. Desta forma, o Brasil se tornou a principal rota para o tráfico internacional e paralelamente, recebeu uma injeção desagradável de drogas.

Sabe-se que o Brasil detém dimensões continentais, possuindo uma área de 8.515.759,090 km<sup>2</sup>, é o 5º (quinto) maior país do mundo, sendo um pouco menor que toda a Europa. No total, o Brasil possui 23.102 km de fronteiras, desta extensão, 15.735 são compostos por fronteira seca e os outros 7.367 km são fronteiras marítimas. Com exceção do Chile e do Equador, o país faz fronteira com todos os países da América do Sul. A maior parte delas estão na região norte, o que corresponde a cerca de dois terços de toda sua extensão<sup>6</sup>.

Por si só, o tamanho das fronteiras brasileiras já deveriam ser um importante sinalizador para a necessidade de uma atenção especial voltada a sua proteção. Somando-se a essa questão, tem-se o fato de que o Brasil faz fronteira com os principais produtores de drogas do mundo, como a Colômbia, o Peru e a Bolívia.

Inobstante o perigo acima elencado, as fronteiras do Brasil foram negligenciadas por todos os governos federais, caracterizando-se como um dos principais e mais críticos pontos da crise da segurança pública. A sua extensão e permeabilidade dificultam a fiscalização, o controle efetivo e o bloqueio de ilícitos transnacionais. Se os EUA, com todo seu investimento e aparato tecnológico não conseguem evitar por completo o tráfico de drogas e outras operações ilícitas nos seus 3 mil km de fronteiras terrestres com o México, o que esperar do Brasil.

Não se basta a extensão das nossas fronteiras terrestres, 11.000,00 km (onze mil quilômetros) delas estão dentro da selva, com centenas de rotas possíveis e apenas 6.000,00 km (seis mil quilômetros) estão em áreas habitadas, tão expostas quanto, em virtude do enorme fluxo presente naquelas áreas.

Surgiu daí a necessidade de se criar meios para se combater a situação que se instalava e se enraizava nas nossas fronteiras, onde o cenário se tornava cada vez mais crítico a medida que as organizações criminosas consolidavam suas rotas pelo território nacional, se aproveitando da vasta extensão territorial e da inércia do poder público, que permitia que as quadrilhas continuassem suas operações sem serem incomodadas, agravando cada vez mais a crise da segurança pública nacional.

---

<sup>6</sup> IBGE. **Área Territorial Brasileira**. Disponível em: <[https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default\\_territ\\_area.shtm](https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm)>. Acesso em: 15 jan. 2016.

Aproveitando-se dessa situação de vulnerabilidade, os narcotraficantes internacionais operam no território brasileiro via terrestre, marítimo e aéreo. Este último *modus operandi* foi intensificado após a adoção e o início das operações do ABDP pelo governo peruano e colombiano.

Os narcotraficantes sul-americanos consolidaram o Brasil como a sua principal rota de escoamento.

*(...) The majority of cocaine transiting Brazil is destined for its domestic market and Europe, sometimes via West Africa (...) Brazil remains a major transit route for cocaine from the source countries of Bolivia, Colombia, and Peru. Cocaine products are smuggled across land borders via small aircraft and trucks, as well as by boats using the Amazon riverine system (UNITED STATES, 2017, p. 123)*<sup>7</sup>

De acordo com o contexto apresentado, urge a necessidade de uma atuação mais energética e eficiente na vigilância da fronteira, em especial no campo da defesa aérea, dada a ampla utilização de aeronaves para cometer os ilícitos transfronteiriços, e o risco que estas operações significam para a segurança e a soberania nacional.

Uma das medidas apresentadas pelo governo foi a implantação do Sistema de Vigilância Amazônica (SIVAM), que entrou em funcionamento em julho de 2002, e tem o objetivo de monitorar o espaço aéreo brasileiro na região amazônica, por meio de um amplo aparato tecnológico que inclui:

(...) 8 aviões EMB-145, munidos de radares de vigilância e sensoramento; 200 plataformas de coleta de dados de superfície; (...) 4 aviões laboratórios HS80027; estações de auxílios à navegação aérea, que operam os equipamentos utilizados para apoio à navegação aérea (equipamentos para interceptação e localização de sinais eletromagnéticos) localizadas nos pontos considerados de interesse para o exercício da vigilância, da segurança da navegação aérea e das ações a serem desempenhadas pelo sistema; 27 postos de telecomunicações, munidos de aparelhos de comunicações via rádio e telefonia; 980 postos de acesso à Internet, fax e

---

<sup>7</sup> “A maioria da cocaína em trânsito no Brasil é destinada ao mercado doméstico e a Europa, as vezes via o leste da África (...) O Brasil mantém o maior corredor de trânsito de cocaína do mundo, com origem em países como Bolívia, Colômbia e Peru. A cocaína é contrabandeada através das fronteiras utilizando-se pequenas aeronaves, caminhões, como também barcos que utilizam o sistema do rio Amazonas (tradução livre).

telefone espalhados por pequenas comunidades da Amazônia; 3 esquadrões de aviões ALX, também chamado de "supertucano", constituindo o "braço armado" do Sivam, totalizando 99 unidades; 300 equipamentos de radiodeterminação (radiolocalização e radionavegação), (...) (LOURENÇÃO, 2003, p.79)

Apesar da implantação do SIVAM e de todo o seu aparelhamento, os militares brasileiros não podiam aplicar nenhum meio coercitivo eficiente para impedir o prosseguimento dos voos de aeronaves ilegais, os quais continuavam a adentrar no espaço aéreo brasileiro abarrotados de ilícitos, atentando contra a soberania nacional.

A atuação da defesa aérea brasileira limitava-se ao acompanhamento e ao registro das aeronaves clandestinas. Estas, por sua vez, seguiam o voo normalmente até o seu destino, distribuindo os entorpecentes em território nacional, ou retornando ao país de origem, a fim de esperar momento mais conveniente para prosseguir com sua operação ilegal.

Depois de longas discussões acerca do assunto, procedimentos semelhantes aos dos elaborados na Colômbia e no Peru também foram implementados no Brasil. O **decreto n. 5.144** de 16 de junho de 2004 regulamentou o tiro de destruição no Brasil.

A referida lei não só regulamenta o tiro de destruição, como também estabelece a forma que deve ser procedida tal medida.

No decorrer da presente pesquisa, como critério geográfico, utilizou-se todo o território brasileiro, com maior enfoque na região Norte - mais especificamente a região Amazônica, e a região Centro-Oeste, em decorrência da maior incidência, do delito aqui abordado, nesta área.

O recorte temporal utilizado será do ano de 1995 até o ano de 2017, período suficiente para englobar desde o surgimento da lei, incluindo os precedentes históricos, até a sua eficácia nos dias atuais.

Em termos de critérios quanto ao conteúdo, procurei me ater nas discussões acerca da importância da norma para a segurança nacional e sua constitucionalidade.



## 2. A PROBLEMÁTICA ENTORNO DO DECRETO 5.144/04

A evolução e o refinamento da cadeia internacional de tráfico de drogas se fortaleceu com a implementação da aviação para o transporte internacional de drogas, posto que com o uso de aeronaves, os cartéis de drogas conseguiram hipertrofiar sua cadeia de uma maneira nunca antes registrada. Lograram, dessa forma, movimentar fortunas que são utilizadas para cada vez mais, incrementar suas operações ilícitas.

Enquanto as autoridades fronteiriças se focavam em combater o narcotráfico nas fronteiras, por meio de operações terrestres, que na maioria das vezes, se limitavam a barreiras físicas, como os postos de fiscalização, os quais realizam as varreduras nos veículos e pessoas que fazem as travessias, em lugares reconhecidos pela ocorrência de tráfico de drogas e contrabando de mercadorias, fazendo a apreensão de quantidades consideráveis de produtos contrabandeados e de drogas, os narcotraficantes transitavam livremente via modal aérea.

A fiscalização não detinha meios suficientes para deter a atuação de narcotraficantes que utilizavam rotas aéreas para distribuição de drogas no território nacional.

Em decorrência disso, países que reconhecidamente eram grandes produtores de drogas, como a Colômbia e o Peru, pediram ajuda do governo norte-americano para combater tal prática. O governo norte-americano concordou em ajudar, afinal, tal apoio não era apenas uma cortesia dos americanos, mas fazia parte da nova política de combate ao narcotráfico implementada pelos Estados Unidos<sup>8</sup>.

Dessa forma, com o enrijecimento do combate a exportação de drogas desses países que figuravam como principais produtores, principalmente de cocaína, menos drogas seriam enviadas ao território americano. Em virtude dessa consequência, os EUA passaram a fornecer apoio material e de inteligência. Daí em diante, foram criados programas de interdição aérea na Colômbia e no Peru.

Com a implementação de tais políticas, a Colômbia e o Peru, deram importante golpe nos cartéis de drogas que utilizavam voos clandestinos para movimentar seu comércio ilícito. Diante dessas direções, a partir de 1995, os narcotraficantes que

---

<sup>8</sup> No contexto, o governo norte-americano, sob a administração de Richard Nixon, tinha declarado guerra contra as drogas, dentre uma das consequências dessa política, houve o direcionamento de investimentos para o exterior na tentativa de diminuir a produção de narcóticos em países próximos.

utilizavam essa modalidade de transporte se viram encurralados, pois se antes podiam fazer seu voo tranquilamente, sem o risco de sofrerem uma interceptação efetiva, passaram a estar sujeitos a serem interditados em pleno voo, pelas poderosas metralhadoras dos caças de patrulha.

Esse temor, aliado a perda de milhões de dólares com a derrubada de aeronaves utilizadas por eles, fez com que os narcotraficantes buscassem rotas alternativas para suas ações, visto que tal procedimento era lucrativo demais para que fosse deixado de lado.

Segundo a ONU, o negócio das drogas movimenta cerca de US\$ 320.000.000.000,00 (Trezentos e vinte bilhões de dólares) ao ano<sup>9</sup>.

## **2.1 A SITUAÇÃO DAS FRONTEIRAS NACIONAIS**

Na busca por novas rotas, os grandes cartéis de drogas não precisaram se empenhar tanto, posto que encontraram no seu vizinho fronteiras esquecidas pelo seu governo, sem a menor proteção, com grandes áreas livre de fiscalização, e quando fiscalizadas, não possuíam meios de coerção adequados, e sem a menor dificuldade, montaram uma cadeia de rotas clandestinas que vieram a suprir as rotas interditadas pelas forças aéreas colombianas e peruanas com o apoio dos americanos.

O Brasil possui uma linha de fronteira cinco vezes e meia maior do que a linha que divide o México dos Estados Unidos. Mesmo diante de tamanha imensidão, o Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON), concebido em 2010, encontra-se atualmente ainda em fase de testes e diagnóstico e só cobre 660 quilômetros das fronteiras nacionais, ou seja, apenas 4% do total.

Segundo o levantamento feito pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, realizado em agosto de 2016, o negócio do Narcotráfico no Brasil gira em torno dos R\$ 15,5 bilhões anuais. Não obstante a estimativa, a cifra oriunda do tráfico de drogas pode ser bem maior, em virtude da expertise dos narcotraficantes

---

<sup>9</sup> Os dados foram expostos pelo Secretário Geral Adjunto da ONU, Jan Eliasson, no dia 13/3/14, na Reunião da Comissão de Narcóticos da Nações Unidas

nas operações de lavagem de dinheiro<sup>10</sup>, dificultando o rastreio do capital oriundo de operações ilícitas, e, por conseguinte, a sua mensuração.

De acordo com o Anuário das Drogas da Organização das Nações Unidas (ONU), de 2016, o Brasil foi o país mais frequentemente utilizado como base para o envio de cocaína para Europa, entre 2009 e 2014, estando à frente de países como Colômbia, Equador, República Dominicana, Peru e Venezuela. No mesmo período, constatou-se que 51% da cocaína que chegou à África, partiu do Brasil. Tais dados coadunam com o Internacional Narcotics Control Strategy Report, produzido pelo Governo Norte-Americano<sup>11</sup>.

Esta tendência também está explicitada pelo aumento de prisões de brasileiros na África e Oceania nos últimos anos, por tráfico de drogas. Nestes dois continentes, 90% dos Brasileiros presos foram usados como “mulas” do narcotráfico internacional<sup>12</sup>.

Aliando a isso, de quebra, o Brasil possuía, e ainda possui, grande mercado consumidor de drogas, e se aproveitando desse contexto, os traficantes uniram o “útil ao agradável”, fazendo do Brasil uma rota segura para a distribuição de drogas e ainda lucravam, espalhando parte dessas drogas para o mercado interno.

*Most Bolivian cocaine is exported to other Latin American countries, especially Brazil, for domestic consumption or for onward transit to West Africa and Europe, rather than to the United State. (...) Peruvian officials estimate that 50 percent of all Peruvian cocaine departs to or through Bolivia via aerial transshipment, commonly known as the “air bridge.” (UNITED STATES, INCSR 2017, pag. 109)<sup>13</sup>*

<sup>10</sup> A operação consiste em uma série de práticas que tem por fito dissimular ou ocultar a origem ilícita de ativos financeiros ou bens patrimoniais, de forma que, ao fim da manipulação, os ativos aparentem ser de origem lícita. Tal estratégia permite ao operador “esbranquiçar” o dinheiro sujo, obtido por meios escusos, possibilitando que este possa dispor livremente do ativo.

<sup>11</sup> STATE, U.s. Department Of. **Organization**. Disponível em: <<https://www.state.gov/documents/organization/268025>>. Acesso em: 06 ago. 2017.

<sup>12</sup> RIBEIRO, Jeferson. **Nova rota do trafico eleva em 45 % as prisoes de brasileiros na áfrica**. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/nova-rota-do-traffic-eleva-em-45-as-prisoes-de-brasileiros-na-africa-21674746>>. Acesso em: 06 ago. 2017.

<sup>13</sup> “A maior parte da cocaína boliviana é exportada para outros países da América Latiana, especialmente para o Brasil, para consumo doméstico ou para servir como ponte de envio para o oeste da África e a Europa ao invés do Estados Unidos. (...) As autoridades peruanas estimam que 50% da cocaína peruana é enviada através de uma tática aérea colombiana de transbordo, conhecida como “ponte aérea” (tradução livre).”

*Brazil is a major transit and destination country for cocaine. (...) The majority of cocaine transiting Brazil is destined for its domestic market and Europe, sometimes via West Africa. The Brazilian drug trade is controlled by large, violent, and well-organized drug trafficking organizations operating throughout the country (UNITED STATES, INCSR 2017, pag. 114)<sup>14</sup>*

Por trás de todas essas operações ilegais, estão organizações criminosas extremamente articuladas, com influência e projeções não só a nível regional como também a nível internacional.

O crime organizado alcançou tamanha dimensão e poderio que, além de ameaçar diretamente a lei, passou a ameaçar a própria ordem e a soberania nacional, vez que se criou em determinadas áreas uma espécie de poder paralelo, onde o poderio e a legislação estatal foram substituídos pelas regras criadas pelas organizações criminosas.

Tal ponto foi alcançado em virtude de uma série de incompetências e ineficiências das políticas públicas aplicadas pelo governo, dentre elas, a negligência das nossas fronteiras nacionais.

Frente ao explanado, é criada um importante problemática: Como impedir o avanço do presente quadro? Como reverter o atual protagonismo do Brasil como a principal rota internacional do narcotráfico? Como impedir a entrada de drogas no território nacional de maneira eficiente sem desrespeitar as garantias da Carta Magna do nosso país?

Então, após ampla discussão doutrinaria e longa tramitação, apenas em 16 de julho de 2004, foi expedido o **decreto presidencial nº 5.144**, que possibilitou as aeronaves de patrulhas brasileiras, o efetivo combate contra aeronaves utilizadas pelos narcotraficantes. Até então, as medidas contra essas aeronaves não passavam de uma ineficaz interceptação, que mais poderia ser classificada como mera escolta, a qual corriqueiramente era ignorada pelos traficantes, visto a impossibilidade das aeronaves militares realizarem procedimentos para efetiva interdição das aeronaves ilegais.

---

<sup>14</sup> “Brasil é a maior via de trânsito e destinação de cocaína do mundo (...) a maioria da cocaína que adentra no Brasil é destinada ao mercado doméstico e a Europa, algumas vezes via o oeste da África. O negócio do tráfico de drogas no Brasil é controlado por grandes, violentas e organizadas organizações criminosas que operam no país (tradução livre).”

Os narcotraficantes, quando interceptados, ignoravam os aviões interceptadores, não obedecendo as ordens, as quais se limitavam a tentativa de encaminhamento das aeronaves hostis a aeródromo controlados.

Os narcotraficantes continuavam suas rotas sem maiores consequências, por vezes, realizando voos rasantes para tentar despistar as aeronaves de patrulha, ou simplesmente, voltando sua proa<sup>15</sup> para o país de origem, o que impossibilitava o acompanhamento da aeronave por autoridades brasileiras, sob o risco de gerar um incidente internacional por invasão de território estrangeiro sem autorização

O novo decreto regulamentou os § 1º, 2º e 3º do art. 303 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins.

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

Entretanto, o referido decreto suscitou acalorada discussão acerca da sua constitucionalidade. Parte da doutrina pátria passou a sustentar a tese de que a

---

<sup>15</sup> Direção do eixo longitudinal da aeronave

execução do tiro de destruição seria inconstitucional, e que representaria, na verdade, a possibilidade de execução extrajudicial.

Supostamente, o tiro de destruição não se enquadraria no sistema jurídico pátrio, principalmente por afrontar alguns preceitos fundamentais estabelecidos pela Constituição Federal de 1988. Ademais, a doutrina contrária a norma sustenta também que a mesma representaria uma aplicação do direito penal do inimigo, tese que não merece prosperar pelos motivos expostos a seguir.

### 3. DA CONSTITUCIONALIDADE DO DECRETO

#### 3.1 CORRENTES CONTRÁRIAS AO DECRETO

Uma das hipóteses levantadas por aqueles que se posicionam contrários a essa norma é que tal decreto é inconstitucional, pois afronta diretamente os direitos fundamentais garantidos pela Constituição Federal, principalmente o direito à vida, ao devido processo legal, a ampla defesa e ao contraditório.

Nesse contexto, GOMES (2009) aduz que:

A Lei 11.343/2006 já estabelece normas para repressão ao tráfico ilícito de drogas e define crimes. Na ânsia de defender a sociedade, o legislador infraconstitucional deu solução incompatível com a Lei Maior. O legislador deve criar outras formas de controle que não impliquem em flagrante violação dos direitos fundamentais.

Segundo essa corrente, estar a bordo de aeronave considerada suspeita de tráfico ou hostil colocaria em risco a vida dos tripulantes, que poderiam ser inocentes ou não, que poderiam deixar de se identificar aos militares da FAB por qualquer motivo, como por exemplo, estar em local desamparado de ondas de rádio que permitam a comunicação por meio de aparelhos de rádio transmissores, fato que teoricamente é possível em algumas áreas, como na floresta amazônica.

A corrente sustenta que somente nos casos de guerra é possível a pena de morte, baseando-se no *art. 5º, inciso XLVII, a*, da Constituição Federal, *in verbis*:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a **inviolabilidade do direito à vida**, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

**XLVII - não haverá penas:**

a) **de morte, salvo em caso de guerra declarada**, nos termos do art. 84, XIX;

Argumentam também que o decreto fere a Declaração Universal dos Direitos Humanos, que prevê em seu artigo 3º o direito à vida, à liberdade e à segurança

pessoal a todos os indivíduos. Levando em conta todos esses argumentos, referido decreto, é considerado, em tese, caso de aplicação prática da lei penal do inimigo. Segundo o Artigo 3º, DUDH “Toda pessoa tem direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal”.

Por tudo acima exposto, referida corrente considera que a Lei do tiro de destruição, com a regulamentação do Decreto 5.144, de 16 de julho de 2004, ao admitir a destruição de aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de drogas no espaço aéreo brasileiro, com autorização do Presidente da República ou outra autoridade delegada por ele, inseriu, na prática, a possibilidade de execução extrajudicial, consentindo a condenação e a execução sumária sem o devido processo legal, pela simples suspeita do tráfico de drogas.

### **3.2 DIREITO PENAL DO INIMIGO**

Os críticos sustentam ainda que o referido decreto seria, em tese, caso de aplicação prática da Lei Penal do Inimigo. No Brasil, o Direito Penal do inimigo, o qual visa o autor e não o fato, é inconstitucional.

O Direito Penal do Inimigo tem sua origem filosófica nas teses contratualistas de Rousseau, Fichte, Hobbes, Kant. Essas teses explicam a formação do Estado por meio de um pacto social em que se configura com uma espécie de contrato, acordo, que deve ser observado por todos que fazem parte da sociedade.

De acordo com essa proposição, deve ser considerado inimigo aquele que “se afasta de modo permanente do Direito e não oferece garantias cognitivas de que vai continuar fiel a norma”. Como exemplo desses sujeitos, Jakobs cita os “criminosos econômicos, delinquentes organizados, autores de delitos sexuais e outras infrações penais perigosas” (GOMES, 2009, p. 1).

O inimigo não seria um sujeito processual, então não poderia contar com as garantias penais e processuais disponibilizadas aos cidadãos.

A esse respeito, Jakobs (2008, p.17) afirma:

Quem não pode oferecer segurança cognitiva suficiente de que se comportará como pessoa não só não pode esperar ainda ser tratado como pessoa, como tampouco o Estado está autorizado a tratá-lo ainda como



peessoa, pois, de outro modo, estaria lesando o direito das outras pessoas à segurança

Aquele que contrariar o acordo deve ser excluído do contrato e considerado um inimigo, não sendo garantido a este, os direitos processuais ou materiais. Diante deste fundamento, surgem duas vertentes de Direito Penal: uma aplicável ao cidadão (seria o nosso Direito Penal pátrio habitual) e outra do inimigo (contra o inimigo).

O direito penal do cidadão é utilizado nos casos em que o agente, apesar da conduta errônea, não quer desfazer o pacto social, tal conduta se caracteriza apenas como mero deslize. Já o inimigo, possui o escopo de destruir o Estado, de deturpar sua ordem.

Seguindo essa linha de raciocínio, a Lei do abate encontra grande resistência dos juristas, que insistem em declarar sua inconstitucionalidade, crucificando a norma e a transformando em um verdadeiro “monstro jurídico” que ceifa as vidas das pessoas sem lhe darem a possibilidade de se defender, sem o direito ao contraditório, a ampla defesa e ao devido processo legal, que ataca os infratores de uma maneira desproporcional e violenta. Tais características jamais deveriam fazer parte do nosso ordenamento jurídico.

Apesar da hipótese acima levantada, a Lei do Tiro de destruição não é esse inimigo do direito penal do cidadão, como alguns juristas tentam caracterizá-la, muito pelo contrário, a demandada lei veio para preencher uma importante lacuna na segurança nacional, em apoio as medidas de policiamento do espaço aéreo brasileiro, particularmente sobre os movimentos aéreos não regulares suspeitos de envolvimento com o tráfico de drogas.

### **3.3 DO SISTEMA DE DEFESA AÉREA BRASILEIRA**

A Defesa Aérea Brasileira começou a ser implementada ainda na década de 1973, com a compra e a chegada da primeira aeronave Mirage IIIE, em Anápolis/GO e com a criação dos órgãos de vigilância e controle do espaço aéreo brasileiro. Em 1976, o CINDACTA I (Brasília) entrou em operação.

No final dos anos 70, mediante a Portaria nº 069/GM3, foi criada a Base Aérea de Anápolis – BAAN, que viria a sediar o 1º Grupo de Defesa Aérea – 1º GDA, que

foi criado pelo Decreto nº 004 e seria responsável pela operação dos F103E/D (Mirage IIIE) da FAB.

A primeira missão real de interceptação, realizada pelos Mirrages da FAB, ocorreu em 9 de abril de 1982, quando um tráfego aéreo desconhecido e de grande porte foi detectado pelo sistema de radares da Defesa Aérea, que de pronto, acionou o 1º GDA. Os caças brasileiros interceptaram o gigante Ilyushin 62, da Cubana Aviación, uma empresa estatal cubana, que transportava o embaixador cubano na Argentina.

De início, a aeronave cubana ignorou as tentativas de diálogo efetuadas pelo controle de voo brasileiro, somente passando a obedecer após o emparelhamento dos caças brasileiros junto à aeronave cubana, que foi obrigada a pousar no Aeroporto Internacional de Brasília, onde passou pelas medidas de controle de solo, previstas nos procedimentos de defesa aérea. Cabe ressaltar que tal acontecimento ocorreu em meio a um contexto de guerra declarada entre a Argentina e a Grã-Bretanha<sup>16</sup>.

Em 1980, foi criado o SISDABRA – Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro, com o objetivo de manter a soberania no espaço aéreo nacional. O SISDABRA tem como missão proteger o Brasil contra todas as formas de ameaça aeroespacial, organizando todas as unidades de caça, artilharia antiaérea, reconhecimento eletrônico e REVO do Brasil, em prol da defesa. Para tanto, conta com um complexo sistema de monitoramento, instrumentos de comunicação e visualização e aviões de inteligência, compreendendo o aparato das três forças armadas.

O SISDABRA conta com um órgão central, que foi ativado em 1995, o COMDABRA – Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro, localizado em Brasília. Este é um comando conjunto das três forças, Exército, Marinha e Aeronáutica, sendo o responsável pelo efetivo funcionamento do SISDABRA, alocando os recursos necessários para o cumprimento das missões de defesa aérea, protegendo o Brasil contra qualquer tipo de ameaça aeroespacial, funcionando como o único

---

<sup>16</sup> À época acontecia a Guerra das Malvinas, um breve conflito envolvendo a Grã-Bretanha e a Argentina, os quais disputaram o controle de um pequeno arquipélago no Atlântico Sul, as Ilhas Malvinas. No dia 2 de abril de 1982, tropas argentinas tomaram a capital das Malvinas, Stanley. Após proativa reação, em pouco mais de dois meses os britânicos retomaram o comando da ilha.

comando operacional da estrutura militar de defesa de forma permanente, garantido a mácula da soberania nacional<sup>17</sup>.

O COMDABRA tem o controle operacional das Unidades de Defesa Aérea e Antiaérea. Em tempo de paz, este órgão está subordinado diretamente ao Comando da Aeronáutica (COMAER), e em tempos de guerra, está subordinado ao Presidente da República. O COMDABRA conta com o apoio do SISDACTA<sup>18</sup>, e por isso possui todas as informações referentes a todo e qualquer tráfego aéreo do Brasil.

Após a ativação do CINDACTA I (Brasília) em 1976, seguiu-se a ativação de mais quatro Centros de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA), a saber: CINDACTA II (Curitiba) em 1985; CINDACTA III (Recife) em 1992; e por fim, o CINDACTA IV (Manaus) em 2005. A partir da ativação do CINDACTA IV, todo o espaço aéreo brasileiro passou a ser coberto pelo controle radar.

O CINDACTA é um sistema integrado, que controla tanto o tráfego aéreo civil como o militar, foi o primeiro sistema do tipo no mundo. Dentro dele nós temos dois sistemas: SISCEAB – Controle de Tráfego Aéreo e o; SISDABRA – Defesa Aérea.

Com a necessidade de uma atuação mais eficiente na vigilância fronteiriça, em especial na área amazônica, foi criado o Sistema de Vigilância da Amazônia – SIVAM, ramificação do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM).

O SIVAM entrou em operação em 2002, e tem como finalidade monitorar o espaço aéreo brasileiro na região Amazônica, por meio de uma ampla rede de aparato tecnológico, incluindo:

(...) 8 aviões EMB-145, munidos de radares de vigilância e sensoramento; 200 plataformas de coleta de dados de superfície; (...) 4 aviões laboratórios HS80027; estações de auxílios à navegação aérea, que operam os equipamentos utilizados para apoio à navegação aérea (equipamentos para interceptação e localização de sinais eletromagnéticos) localizadas nos pontos considerados de interesse para o exercício da vigilância, da segurança da navegação aérea e das ações a serem desempenhadas pelo sistema; 27 postos de telecomunicações, munidos de aparelhos de comunicações via rádio e telefonia; 980 postos de acesso à Internet, fax e

<sup>17</sup> PADILHA, Luiz. **COMDABRA - Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.defesaaereanaval.com.br/comdabra-comando-de-defesa-aeroespacial-brasileiro/>>. Acesso em: 06 maio 2017.

<sup>18</sup> Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, o qual utiliza um modelo de uso compartilhado de rede de radares e controle.

telefone espalhados por pequenas comunidades da Amazônia; 3 esquadrões de aviões ALX, também chamado de "supertucano", constituindo o "braço armado" do Sivam, totalizando 99 unidades; 300 equipamentos de radiodeterminação (radiolocalização e radionavegação), (...) (LOURENÇÃO, 2003, p.79)

Como se percebe, o sistema conta com uma ampla rede de apoio, composta tanto por aeronaves como também por aparelhos de apoio logístico.

### **3.4 ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA– END**

Toda essa estrutura assinalada acima é essencial para a correta aplicação da Estratégia Nacional de Defesa – END e da Política Nacional de Defesa – PND, esta última fixa os objetivos da Defesa Nacional e orienta as ações do Estado para alcançar este objetivo, enquanto a primeira estabelece os procedimentos a serem implementados

A Política Nacional de Defesa estabelece os seguintes conceitos:

I. Segurança é a condição que permite ao País preservar sua soberania e integridade territorial, promover seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças, e garantir aos cidadãos o exercício de seus direitos e deveres constitucionais; e

II. Defesa Nacional é o conjunto de medidas e ações do Estado, com ênfase no campo militar, para a defesa do território, da soberania e dos interesses nacionais contra ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas. (BRASIL, 2012, Pag. 15)

Este documento preceitua que, em virtude das dimensões territoriais brasileiras, o controle do espaço aéreo e a sua articulação com os países vizinhos, assim como o desenvolvimento da nossa capacitação aeroespacial, constituem objetivos setoriais prioritários. (BRASIL, 2012, Pag. 25).

Ademais, a garantia da soberania faz parte dos Objetivos Nacionais de Defesa. (BRASIL, 2012, Pag. 29). Estabelece como forma de orientação que:

A atuação do Estado brasileiro com relação à defesa tem como fundamento a obrigação de garantir nível adequado de segurança do País, tanto em tempo de paz, quanto em situação de conflito. À ação diplomática na solução de conflitos soma-se a estratégia militar da dissuasão. (BRASIL, 2012, Pag. 33)

Como uma de suas diretrizes, a Estratégia Nacional de Defesa estabelece:

Dissuadir a concentração de forças hostis nas fronteiras terrestres e nos limites das águas jurisdicionais brasileiras, e impedir-lhes o uso do espaço aéreo nacional.

Quanto a dissuasão, o documento estabelece também que:

Para dissuadir, é preciso estar preparado para combater. A tecnologia, por mais avançada que seja, jamais será alternativa ao combate. Será sempre instrumento do combate (BRASIL, 2012, pag. 47).

Por fim, a END estipula que o objetivo primário orientador da Força Aérea Brasileira é priorizar a vigilância aérea. Essa vigilância deve abranger todo o território nacional e figura como condição essencial para impedir o sobrevoo de engenhos aéreos contrários ao interesse nacional. (BRASIL, END-PND, Pag. 85).

Resta claro que o Brasil implementou e continua a implementar uma ampla rede de monitoramento e defesa aérea, com o fim de resguardar o território nacional de ameaças externas, seja em tempo de paz ou de guerra.

Apesar de seus déficits, em grande parte culpa da falta de investimento do governo nesse setor, verifica-se que o País possui um sistema sólido e integrado, capaz de cumprir a missão para o qual foi desenhado e de apoiar as Forças Armadas na execução do Plano Nacional de Defesa – PND e na Estratégia Nacional de Defesa – END.

Porém, apesar da implementação de todas essas medidas, que permitiam o apoio logístico de vigilância das fronteiras, a atuação da Aeronáutica no controle do espaço aéreo brasileiro carecia de eficácia quando colocado diante de situação que exigia sua atuação, pela ineficiência dos meios autorizados de interceptação.

A situação atingiu o seu limite e ficou explícita após uma interceptação aérea ocorrida em 2002, ocasião em que a FAB interceptou uma aeronave utilizada para

transportar drogas, mas não pode fazer nada, além de documentar a ação. Segue abaixo parte do diálogo entre o Traficante que estava pilotando a aeronave e o Traficante que estava em solo:

Piloto: **Estão seguindo nos, nós estamos raspando e estão seguindo nós;**

Traficante: Vai embora, vai embora. Vocês jogaram fora ou não?

Piloto: É um Tucano;

Traficante: **Pois é, mas vem embora, ele não derruba. Ele não derruba, não derruba...**

Piloto: Hã...

Traficante: Ele não derruba, vem embora..

A ligação cai.

Traficante: Eles foram embora?

Piloto: Negativo;

Traficante: Não jogaram fora não né?

Piloto: Estão tirando foto;

Traficante: **Deixa tirar foto, eles só tiram foto. Qualquer coisa você me liga;**

Piloto: Quem falou que eles só tiram foto?

Traficante: Eu sei, mas não vai jogar fora não viss?

Piloto: Tudo bem.<sup>19</sup> (grifo meu)

Tal acontecimento retratava a situação da defesa aérea brasileira à época, de modo que demonstrou a delicada conjuntura em que a Força Aérea estava enquadrada, em razão da falta de arcabouço legal que apoiasse a efetiva atuação dos militares para impedir o cometimento do ilícito.

Em abril de 2003, um grupo de trabalho constituído por integrantes do Ministério da Defesa, Ministério da Justiça, Ministério de Relações Exteriores, Gabinete de Segurança Institucional do Presidente da República - GSI e especialistas do Comando da Aeronáutica se reuniram para estudar e aprimorar todos os aspectos pertinentes a Lei, desdenhando os procedimentos de interceptação aérea, as normas internacionais da aviação civil, medidas de integração com os países vizinhos e a legislação desses países.

---

<sup>19</sup> O áudio transcrito acima está disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=5VNVZEmTZik>> (2:12/2:43min) acesso em: 8 jun. 2017

Pode-se notar que tal Lei surgiu de um estudo sério, com as maiores autoridades no assunto, e não de simples pressão da imprensa para acalmar os ânimos dos cidadãos.

Nesse contexto, o governo brasileiro decidiu então aprimorar as condições de defesa do país, transferindo efetivo militar para as suas fronteiras, em especial a Amazônia, onde se concentrava o maior índice de ilícitos deste tipo. Também houve a implementação do SIVAM (sistema de vigilância da Amazônia) que modernizou o sistema de controle aéreo brasileiro.

Entretanto, o quadro só veio a mudar e a atuação da Defesa Aérea passou a ter eficácia plena com o advento do decreto nº 5.114, que definiu os procedimentos a serem seguidos com relação às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de entorpecentes e drogas afins. A partir de então, o combate ao referido crime transfronteiriço ganhou efetividade.

O texto contou com uma série de intercâmbio com países vizinhos, inclusive com o Estados Unidos, com o intuito de integrar os procedimentos de interceptação aérea, e com isto, minimizar os riscos de acidentes. Os procedimentos foram amplamente debatidos com outros países. Todas essas medidas indicavam que a entrada em vigor da regulamentação não traria nenhum efeito adverso ao país, situação que foi confirmada com o decorrer do tempo e a ocorrência dos casos práticos.

### **3.5 O CONTEXTO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO**

Para a regulamentação de tal lei, foi levado em conta o grande potencial ofensivo desse tipo de conduta para a segurança nacional do país, visto que o narcotráfico movimenta bilhões de reais todos os anos, provocando alto índice de violência nas áreas em que é constatado, e ainda o desrespeito à soberania.

Segundo a ONU, o narcotráfico mundial movimenta cerca de US\$ 320 bilhões ao ano, sendo a atividade mais lucrativa do crime organizado. Nacionalmente, segundo levantamento da Consultoria da Câmara dos Deputados, realizado em agosto de 2016, a cifra gira em torno de R\$ 15,5 bilhões ao ano.

Tamanha proporção demonstra a capacidade de articulação das organizações criminosas, o que significa uma séria ameaça à lei e à soberania nacional. Tal situação está explicitada em diversas áreas do país, especificamente nas grandes

metrópoles, onde o Estado perdeu a autoridade, em determinadas áreas, para uma espécie de poder paralelo, coordenado pelas grandes organizações criminosas, que criam leis locais de obediência obrigatória, cobram impostos próprios e utilizam-se até de tribunais paralelos na sua atuação.

As organizações criminosas de nível nacional (OCN) presentes no território brasileiro são o Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Comando Vermelho (CV), estas estão envolvidas em crimes violentos, tanto em âmbito nacional como transnacional, como tráfico de drogas, contrabando de armas, tráfico de pessoas, assalto a bancos, sequestros, lavagem de dinheiro, chantagem, intimidação, corrupção e outros.

Segundo a Fundação de Defesa da Democracia (FDD) – organização não governamental norte-americana que atua no combate a grupo terroristas, além dos crimes comuns às organizações criminosas nacionais, o PCC se aliou a organização paramilitar libanesa, denominada Hezbollah, com sede em Beirute, em uma espécie de parceria comercial.

A organização criminosa brasileira, a maior do Brasil, estaria enviando drogas e outros contrabandos, comprados em países sul-americanos, como o Paraguai e a Colômbia e enviando ao Hezbollah e esta, por sua vez, ajuda o PCC a obter armamentos e acesso aos canais internacionais de contrabando. Segundo a Polícia Federal, essa parceria entrou em operação em 2006 e rendem um orçamento anual de R\$ 20 milhões, dinheiro que é utilizado para o financiar a compra de armas e o recrutamento de criminosos.

As revelações do relatório não são na verdade uma surpresa, dado o tamanho e a logística que tal organização criminosa possui. O PCC é considerado o primeiro cartel brasileiro de tráfico internacional, chamado de “Narcosul”, que envolve a Bolívia, o Paraguai e o Brasil. A organização possui escritórios para o transporte de drogas e armas no Paraguai, e na Bolívia, local onde os entorpecentes são comprados.

Segundo a Polícia Civil do Estado de São Paulo, o Primeiro Comando da Capital (PCC) obtém 80% da sua renda total do tráfico de drogas. A organização criminosa aposta na distribuição de cocaína, tanto no mercado nacional como internacional. Mantém uma rígida disciplina entre os seus membros, cobrando mensalidade de cada integrante da facção em liberdade. Tornou-se atacadista,



passando a obrigar os donos das bocas de fumo (ponto de venda de drogas) a comprar o seu entorpecente.

Os dados acima apenas explicitam uma situação bastante conhecida pela sociedade brasileira, representando a crise da segurança pública ocasionada por inúmeros fatores, como incompetência dos gestores responsáveis por essa pasta, aliadas a burocracia estatal. Dentre esses fatores, temos o abandono das fronteiras nacionais, que facilitam drasticamente a atuação das organizações criminosas, que se aproveitam da extensão, permeabilidade, porosidade e falta de controle efetivo e bloqueio de ilícitos transnacionais.

### 3.6 A LEI

Pode-se dizer que a Lei do Tiro de Destruição ou Lei do Abate não se trata de apenas uma lei, mas sim de um arcabouço legal que envolve o Art. 303 da Lei 7.565/86 (CBA), a Lei 9.614/98 e o Decreto 5. 144/04. A Lei 9.614/98 introduziu um parágrafo no art. 303 do CBA, prevendo a possibilidade de sujeitar uma aeronave hostil à medida de destruição.

Art. 1º O art. 303 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido de um parágrafo, numerado como § 2º, renumerando-se o atual § 2º como § 3º, na forma seguinte:

"Art. 303. ....

.....

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como **hostil**, ficando sujeito à **medida de destruição**, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

Porém, até então, havia a necessidade de regulamentação desta norma, ante a falta de especificação quanto ao modo de aplicação da “medida de destruição”. Neste contexto, após um lento processo e muitas críticas, a situação foi resolvida com o advento do decreto nº 5.144/04, que regulamentou os parágrafos 1º, 2º e 3º do Art. 303 do CBA, estabelecendo os procedimentos a serem seguidos com relação as aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas

afins, levando em conta que estas aeronaves podem representar ameaça à segurança pública (Art. 1 do decreto).

O art. 2º, incisos I e II do Decreto n. 5.114/04 prevê as situações em que as aeronaves serão consideradas suspeitas, a saber:

Art. 2º Para fins deste Decreto, é considerada aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins aquela que se enquadre em uma das seguintes situações:

**I - adentrar o território nacional, sem Plano de Voo aprovado, oriunda de regiões reconhecidamente fontes de produção ou distribuição de drogas ilícitas;** ou

**II - omitir aos órgãos de controle de tráfego aéreo informações necessárias à sua identificação, ou não cumprir determinações destes mesmos órgãos, se estiver cumprindo rota presumivelmente utilizada para distribuição de drogas ilícitas.** (grifo meu)

Após ser considerada suspeita, a aeronave fica sujeita a medidas coercitivas, que serão aplicadas progressivamente e sempre que a medida anterior não obter êxito. Se a aeronave for considerada hostil, estará sujeita ao tiro de destruição.

Cumpre ressaltar que a aeronave só estará sujeita à medida de destruição após o esgotamento de todos os meios coercitivos, ou seja, este é o último recurso que o Estado pode utilizar para evitar o ingresso de drogas no território nacional.

Essas medidas coercitivas são procedimentos exaustivamente estudados, previstos no texto do Decreto 5.144/04, e estão elencadas passo a passo abaixo, conforme a FORÇA AÉREA BRASILEIRA:

1º) *MEDIDAS DE AVERIGUAÇÃO* – primeiro nível das medidas busca determinar ou a confirmar a identidade de uma aeronave, ou, ainda, a vigiar seu comportamento. Engloba os seguintes procedimentos:

a) **Reconhecimento à Distância**, ocasião em que os pilotos da aeronave de interceptação, de uma posição discreta, sem serem percebidos, fotografam a aeronave interceptada e colhem informações de matrícula, tipo de aeronave, nível de voo, proa\* e características marcantes;

b) **Confirmação da Matrícula**, que se dá quando as informações são transmitidas para a Autoridade de Defesa Aeroespacial, que entrará no

sistema informatizado do Departamento de Aviação Civil (DAC) para verificar se a matrícula corresponde ao tipo de aeronave, o nome de seu proprietário, endereço, dados de identificação, validade do certificado de aeronavegabilidade, nome do piloto que normalmente a opera, licença, validade de exame médico, dados de qualificação e de localização, etc. Caso a aeronave esteja em situação regular, será realizado apenas o acompanhamento;

c) **Interrogação na frequência prevista para a área**, que é do conhecimento obrigatório de todo aeronavegante, consistindo na primeira tentativa de comunicação bilateral entre a aeronave interceptadora e a aeronave interceptada;

d) **Interrogação na frequência internacional de emergência**, de 121.5 ou 243 MHz, iniciando pela de VHF 121.5 MHz, que é mostrada, através de uma placa, à aeronave interceptada pelo piloto do avião de Defesa Aérea, após ter estabelecido com ela contato visual próximo; CONFIRMAR FREQUÊNCIA

e) **Realização de sinais visuais**, de acordo com as regras estabelecidas internacionalmente e de conhecimento obrigatório por todo aeronavegante.

2º) *MEDIDAS DE INTERVENÇÃO* - caso o piloto da aeronave suspeita não responda e não atenda a nenhuma das medidas já enumeradas, passa-se ao segundo nível de medidas coercitivas, que é a Intervenção, caracterizada pela execução de dois procedimentos:

a) **mudança de rota**, determinada pela aeronave de interceptação, tanto pelo rádio, em todas as frequências disponíveis, quanto por intermédio dos sinais visuais previstos nas normas internacionais e de conhecimento obrigatório;

b) **pouso obrigatório**, também determinado pela aeronave interceptadora de forma semelhante à tarefa anterior.

3º) *MEDIDAS DE PERSUASÃO* - o terceiro nível das medidas previstas, que entrará em execução somente se o piloto da aeronave suspeita não atender a nenhuma das medidas anteriores, consiste na realização de tiros de advertência, com munição traçante\*, lateralmente à aeronave suspeita, de forma visível e sem atingi-la.

4º) *MEDIDA DE DESTRUIÇÃO* – o  **tiro de destruição** deverá atender, obrigatoriamente, a exigências rígidas, previstas pela regulamentação contida no Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, assinado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República e publicado no Diário Oficial do dia 19 de julho. São elas:

a) a sua realização só poderá ocorrer estando todos os meios envolvidos sob controle operacional do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA), o que significa dizer que tanto os radares quanto as aeronaves de interceptação envolvidas no policiamento do espaço aéreo deverão estar sob controle operacional das autoridades de defesa aérea brasileira;

b) os procedimentos descritos serão registrados em gravação sonora e/ou visual das comunicações;

c) será executado apenas por pilotos e controladores de defesa aérea qualificados, segundo os padrões estabelecidos pelo Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA);

d) o procedimento irá ocorrer sobre áreas não densamente povoadas e relacionadas com rotas presumivelmente utilizadas para o tráfico de drogas.<sup>20</sup>

Como se pode perceber, no total, são nove procedimentos, a serem seguidos pelas autoridades de controle do espaço aéreo brasileiro, e só após vencidas as oito etapas iniciais, é que a autoridade pode, como última etapa da operação, proceder com o tiro de destruição, que consiste em disparos realizados pela aeronave interceptadora. Tiros esses que tem a finalidade de provocar avarias na aeronave transgressora, de modo que a impeça de prosseguir com o seu voo, obrigando o piloto transgressor a realizar um pouso forçado.

A tarefa é executada por pilotos preparados para atuar em tal situação, qualificados operacionalmente na aeronave, mediante a realização de um curso de aproximadamente um ano de duração, com provas teóricas, voos de treinamento em simulador e voos na aeronave. Após o termino do curso e a aprovação, um conselho

---

<sup>20</sup> RESERVAER. Entenda a Lei do Tiro de Destruição. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/legislacao/leidoabate/entenda-leidoabate.htm>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

operacional composto por oficiais mais experientes homologa o piloto, e seguinte a essa homologação o oficial ingressa na escala de serviço de alerta.<sup>21</sup>

Conforme o próprio Art. 5º do decreto preceitua, a medida de destruição consiste na realização de disparos, com a finalidade de provocar danos e impedir o prosseguimento do voo da aeronave hostil. Não obstante o nome trazido pela legislação, “tiro de destruição”, em verdade, o disparo é realizado de forma a manter, na medida do possível, a integridade da aeronave, visando impossibilitar a aeronave de prosseguir com o voo, compelido o piloto a realizar um pouso forçado, mas controlado.

Assim, apesar de o nome dado pela imprensa passar uma ideia de que a aeronave interceptada seria “abatida”, ceifando automaticamente a vida de seus ocupantes, na prática, percebe-se que tal cenário não é real, não passando de uma desinformação que leva as pessoas a uma interpretação errônea da norma. Confirma o acima exposto, os casos reais de interceptação aérea realizados no Brasil após o advento do decreto, onde não se registrou nenhum caso de morte. Ante o exposto, acredito que a terminologia mais justa e acertada para tal medida deveria ser Tiro de Detenção.

Em verdade, a possibilidade da ocorrência do tiro de detenção significa um importante meio de coerção para a defesa aérea brasileira, ao ponto que sua simples existência se configura como fator desestimulante para atuação de aeronaves para o cometimento de ilícitos transfronteiriços, onde na maioria dos casos, as medidas de averiguação já são suficientes, pois o interceptado já passa a adotar uma postura mais colaborativa com a Defesa Aérea.

Confirmando a situação exposta, podemos citar o fato de que o primeiro tiro de detenção ter sido realizado somente em 24 de outubro de 2015, 11 anos após a sua regulamentação, contra um monomotor advindo do Paraguai. Entretanto, diferente do que se pode pensar, os casos de interceptação aérea são mais frequentes do que se imagina. Desde da criação do Esquadrão Flecha, em fevereiro de 2004, foram realizados mais de mil acionamentos daquela unidade, tendo sido

---

<sup>21</sup> Disponível em: < [https://issuu.com/portalfab/docs/aerovisao\\_252\\_abr\\_mai\\_jun\\_2017](https://issuu.com/portalfab/docs/aerovisao_252_abr_mai_jun_2017) > (pag. 25/32)  
acesso em: out. 2017

interceptado mais de 900 tráfegos desconhecidos para averiguação e proteção do espaço aéreo.<sup>22</sup>

As operações de interceptação contam com um forte aparato, com a Força Aérea tendo a disposição aeronaves de caça A-29 Super Tucano, Helicópteros AH-2 Sabre e h-60 Black Hawk, a aeronave radar E-99\* e a Aeronave Remotamente Pilotada (ARP) – além do radar TPS-B34, de defesa aérea com capacidade de guerra eletrônica. Geralmente, utiliza-se o caça A-29 Super Tucano, apoiado pelo E-99<sup>23</sup>.

Importante ressaltar que o presidente da república, no uso de suas atribuições, delegou ao comandante da aeronáutica a competência para aplicar a medida de destruição, possibilitando dessa forma, maior agilidade no processo de autorização da medida, com incontestável grau de confiabilidade e capacidade. O art. 10 do decreto n. 5.144/04 delega, ao Comandante da Aeronáutica, a competência para autorizar a aplicação da medida de destruição.

Cabendo valer todos os procedimentos e cuidados que são tomados para a aplicação da norma, fica evidente o extremo equivoco daqueles que criticam e taxam a lei como inconstitucional. Referidas pessoas apenas se amparam na letra da lei e desconhecem seus aspectos procedimentais e práticos que só poderiam ser entendidos com o estudo mais aprofundando das técnicas utilizadas.

### **3. 7 DA ADEQUAÇÃO DO DECRETO AOS PRECEITOS FUNDAMENTAIS**

Qualificar a lei como um tipo de pena de morte é no mínimo equivocada, não sendo necessário ser um especialista em aeronáutica para saber que não se trata disso, basta um estudo das técnicas utilizadas para saber que o “abate” não deve ser entendido como o abate de um animal.

As aeronaves militares que disparam o tiro de destruição estão equipadas com armamento capaz de efetuar disparos precisos, que são direcionados a atingir áreas

---

<sup>22</sup> Disponível em: < [https://issuu.com/portalfab/docs/aerovisao\\_252\\_abr\\_mai\\_jun\\_2017](https://issuu.com/portalfab/docs/aerovisao_252_abr_mai_jun_2017) > (pag. 33) acesso em: out. 2017

<sup>23</sup> Trata-se de uma aeronave especializada na busca e vigilância aérea, com capacidade de fazer viagens de até 3.000km ou voos com duração máxima de 6 horas. A aeronave possui um radar fixo instalado em sua fuselagem, o equipamento possui a capacidade de fazer uma busca seletiva, podendo acompanhar de forma simultânea diversas aeronaves que voam ao seu redor, com um alcance de 450 km. Dentre outras funções, a aeronave é amplamente utilizada nas operações de interceptação aérea, tendo a capacidade de localizar aviões que voam em baixa altitude, na intenção de não ser detectado pelos radares convencionais, modus operandi amplamente utilizado pelos traficantes.

não letais da aeronave, orientando os disparos aos locais que dificultem ou impossibilitem o prosseguimento normal do voo. Assim o tiro não visa levar a morte dos seus ocupantes e sim a obrigar a aeronave a fazer um pouso forçado.

Os críticos entendem que, a luz da interpretação constitucional, tal norma aparenta ser inconstitucional. Por violar o art. 5º, que preceitua o direito à vida e por desrespeitar o Princípio da Presunção de Inocência e da humanidade. Ademais, a doutrina contrária a constitucionalidade da norma afirma que a mesma também desrespeita o Princípio do Devido Processo Legal e ainda a ampla defesa e o contraditório.

Não obstante a corrente acima exposta, analisando a norma a luz da legislação vigente em conjunto com os aspectos procedimentais, constata-se de pronto, que tal procedimento não configura de maneira nenhuma pena de morte, esta que se caracteriza por conduta certa a se obter a morte do sujeito passivo.

Mais uma vez, o decreto não fere o direito à vida, visto que o tiro de detenção não visa provocar a morte do narcotraficante, e sim impedi-lo de prosseguir com sua empreitada criminosa, evitando um mal maior para a sociedade. Ademais, as medidas são implementadas de maneira progressiva, exigindo uma atuação mais energética da defesa aérea à medida que a situação se agrava.

Quanto à tese sustentada de que as medidas implementadas pelo decreto desrespeitam as garantias constitucionais do devido processo legal, ampla defesa e o contraditório, além de desrespeitar o Princípio da Presunção de inocência, mais uma vez, tais alegações não merecem prosperar.

O Princípio da Presunção de Inocência está prenunciado no Art. 5º, LVII, CF/88, o qual estabelece que “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória”.

Segundo a previsão legal, o estigma de culpado só pode ser atribuído a alguém após o termino da instrução processual, consubstanciando na decisão judicial da qual não caiba mais recurso, dada a oportunidade do contraditório e da ampla defesa.

Nesse diapasão, percebe-se que tal princípio tem suas principais repercussões na prática jurídica, especificamente dentro da Ação Penal, estabelecendo: a máxima *in dubio pro reo*; o ônus da prova, em regra, para a acusação; e a obrigação de que o Estado trate o acusado, no curso da persecução penal, com a menor interferência possível a seus direitos fundamentais, preservando-lhe a dignidade e a intimidade; e

a exigência de que a restrição de liberdade seja pronunciada de forma fundamentada.

Por sua vez, o Princípio do Devido Processo Legal está previsto no Art. 5º, LIV, já o do Contraditório e o da Ampla Defesa constam no inciso LV do mesmo artigo, ambos na Constituição Federal de 1988\*

. O Princípio do Devido Processo Legal também está expresso no Art. 11º, nº 1 da Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), assegurando que:

Todo homem acusado de um ato delituoso tem o direito de ser presumido inocente até que a sua culpabilidade tenha sido provada de acordo com a lei, em julgamento público no qual lhe tenham sido asseguradas todas as garantias necessárias à sua defesa.

Podemos dizer que a Ampla Defesa é um binômio, formado pela: Autodefesa – possibilidade de o réu apresentar seu ponto de vista do fato pessoalmente e; Defesa Técnica – assistência de um advogado.

Já o contraditório é o conjunto da informação mais a possibilidade de reação. A Ampla Defesa e o Contraditório são considerados a base do Devido Processo legal, enquanto a primeira busca assegurar ao réu as condições para esclarecer a verdade, a segunda é a própria exteriorização da Ampla Defesa.

No cumprimento do dever de defender o espaço aéreo brasileiro, a Defesa Aérea emprega práticas de policiamento, típicas da atividade policial, somada a peculiaridade da situação em questão. A Aeronáutica atua de forma progressiva, o que inclui um processo que vai desde das medidas de averiguação até a interdição, fazendo o uso ponderado e progressivo da força.

A segurança pública é um direito fundamental, inserido no caput do art. 5º da CF/88, e deve ser garantido pelo Estado, por meio de ações positivas deste. Nesta seara, a Defesa Aérea busca assegurar o bem-estar público, fazendo prevalecer o interesse coletivo face aos interesses particulares.

É certo que a atuação do Estado deve obedecer ao Princípio da Proporcionalidade, evitando-se os excessos. Para tanto, a atuação no policiamento deve observar a adequação (devem as medidas caracterizar-se como o meio adequado para atingir os fins visados pela legislação), a razoabilidade (as medidas devem ser as mais eficazes e menos gravosas possíveis) e a necessidade (as



medidas se justificam pela força imperativa, mas nunca devem ultrapassar os fins visados pela lei).

O agente, vestido da atividade policial, tem o encargo duplo de cumprir a lei e garantir que terceiros não a transgridam. Para tanto, no desempenho de sua função, este recebe a autorização legal para agir, se necessário, utilizando-se de força proporcional, frente a situações que possam trazer danos à sociedade. Assim, o uso da força está condicionado à defesa do interesse público.

(...) A polícia encontra-se no Estado democrático de direito legitimada para empregar a força, o que não é incompatível com os direitos assegurados ao cidadão. Existem circunstâncias em que a polícia necessita empregar coação administrativa, por meios que pertencem à autoridade, sem que isso venha a contrariar os preceitos previstos na Constituição Federal. Rosa, Paulo Tadeu Rodrigues, 2008.

A possibilidade do tiro de detenção atende a todos os preceitos assinalados acima, vez que possibilita a Defesa Aérea implementar procedimentos que permitem o uso prudente e progressivo da força, com a finalidade de resguardar o interesse público. Os procedimentos trazidos pelo Decreto nº 5. 144/2004, permitem o uso da força, na resolução do conflito, após esgotados todos os meios de negociação e persuasão possíveis.

O decreto também está de acordo com o Código de Conduta para Funcionários Encarregados de Fazer Cumprir a Lei, adotado através da resolução 34/169 da ONU, que estipula que a polícia só pode usar a força, quando estritamente necessário e na medida exigida para cumprimento do seu dever. Sendo assim, na execução do tiro de detenção, o agente da Defesa Aérea está agindo amparado pelo estrito cumprimento do dever legal.

Também é necessário o entendimento que as autoridades permitem sim, que a aeronave interceptada se justifique, antes de a aeronave ser considerada hostil, uma vez que uma série de contatos são tentados com o narcotraficante. Série de contatos esses que são exaustivos, e esgotam todos os recursos possíveis.

Ao contrário dos que os leigos no assunto pensam, uma simples falha nos rádios comunicadores não cessa por completo as possibilidades de comunicação entre as aeronaves, possibilidades essas que são inúmeras.

Caso a impossibilidade de comunicação se dê por qualquer uma das frequências via rádio, os pilotos possuem uma gama de outros procedimentos para se estabelecer comunicação. Procedimentos que são padronizados de forma internacional, ou seja, em qualquer lugar do mundo o entendimento entre pilotos é possível se, mesmo diante de uma situação extrema de “silêncio rádio”<sup>24</sup>.

A saber, uma aeronave com problemas de comunicação via rádio, pode estabelecer contato, que possibilitam o entendimento claro de suas intenções a outra aeronave por meio de sinais de luz, onde cada sinal significa uma exclamação ou interrogação. Além dos sinais luminosos, os pilotos aeronaves podem demonstrar suas intenções por meio de sinais visuais, seja balançando as asas de uma certa maneira, descendo e subindo o trem de pouso, realizando curvas bruscas e até fazendo sinais com a mão. Todos esses sinais visuais são padronizados internacionalmente, de conhecimento obrigatório por todos os pilotos e extremamente preconizados no meio aeronáutico.

Sendo assim, fica evidente que os que afirmam que existe a possibilidade de os pilotos das aeronaves identificadas não poderem se defender ou justificar, no caso de uma falha na comunicação via rádio, ignoram ou desconhecem as medidas aplicadas no meio aeronáutico.

Aliado a isso, os pilotos das aeronaves identificadas só serão considerados hostis após a desobediência de todos os meios coercitivos aplicados pelas aeronaves militares. Somente o emprego desses meios afastaria a possibilidade de derrubar uma aeronave inocente.

Na CF/88, tem-se a presença dos Mandados Constitucionais de Criminalização, que são ordens emitidas pela Constituição Federal ao legislador originário, no sentido/intuito da criminalização de determinadas condutas. Em outras palavras, em relação a determinados assuntos, as normas constituintes primárias ordenam ao legislador a edição de normas de proteção. Isso não significa que o legislador sempre estará engessado em sua atividade legislativa, continuando com a liberdade para criar figuras típicas penais, observando a compatibilidade destas com a ordem constitucional.

No art. 5º, inciso XLIII da CF/88, encontramos um Mandado de Criminalização explícito, que versa sobre o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, a saber:

---

<sup>24</sup> Terminologia utilizada para definir situações em que há cessação total das comunicações via rádio.

**XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem (grifo meu)**

A posteriori, legislação infraconstitucional (lei 11.343/06 / 8.072/90) tipificou as condutas do tráfico de drogas e afins, em resposta ao mandado constitucional de criminalização. Adiante, a Lei 9.614/98 estabeleceu a medida do tiro de destruição e o Decreto 5. 144/04 que regulamentou os procedimentos a serem executados, como já exposto anteriormente.

Ademais, leis ordinárias e complementares são presumidamente constitucionais, porém essa é uma presunção relativa, denominada de *iuris tatum*, visto a possibilidade de admitir prova em contrário. Para tanto, o ordenamento jurídico brasileiro adota um modelo de controle de constitucionalidade de atos normativos. Conforme a previsão legal do Art. 102, I, “a”, compete ao STF processar e julgar, originalmente, as Ações Direta de Inconstitucionalidade.

Uma vez proposta a ADI, o STF deverá julgar e decidir, podendo: decretar a inconstitucionalidade da norma ou; indeferir a ADI, pronunciando a constitucionalidade desta, convertendo a presunção relativa em presunção absoluta.

A partir da conversão da presunção, a norma passa a ter a chancela da constitucionalidade. No caso da Lei do Tiro de Destruição, não houve a apreciação de sua constitucionalidade pelo Supremo Tribunal Federal, sendo assim, esta norma é presumidamente constitucional, até decisão em contrário.

Diante de uma possível apreciação pela Suprema Corte, entendo pela necessidade de declarar sua constitucionalidade, não só em virtude de sua importância para a defesa da soberania e da segurança nacional, em um cenário atual, onde a globalização e os tratados de livre comercio trazem consigo grandes riscos à segurança pública, mas também em razão da expressa legalidade da norma e de seus procedimentos.



#### 4. CONCLUSÃO

O fenômeno da globalização possibilitou incrementação da integração econômica e cultural como nunca antes visto, não obstante as suas benesses, também trouxe consigo novos desafios a serem encarados.

O encurtamento das fronteiras<sup>25</sup> proporciona aos países o avanço técnico, científico e cultural, permitindo a expansão de sua capacidade de desenvolvimento. Entretanto, todo avanço vem atrelado a uma potencial desvantagem, no caso em tela, o mesmo fluxo que permite a passagem das benesses citadas, também facilita a passagem de mercadorias potencialmente danosas aos países

O desenrolar deste evento deve ser acompanhado de perto pelas autoridades de segurança, que devem cada vez mais desenvolver as capacidades de defesa do país, com a finalidade de evitar determinados fluxos, principalmente no que se refere a entrada e circulação de produtos contrários ao interesse nacional.

Para tanto, as autoridades responsáveis pelo controle das fronteiras, como as forças armadas, a polícia federal e a receita federal, devem trabalhar conjuntamente com o intuito de hipertrofiar o sistema de defesa nacional, gerenciando políticas voltadas para o campo da inteligência, utilizando meios coercitivos de desencorajamento e possuindo técnicas eficientes de dissuasão, no intuito de desestimular a operação de atividades clandestinas.

O Brasil faz divisa com os principais produtores de substâncias entorpecentes e drogas do mundo, e atrelado a essa situação, possuímos fronteiras de dimensões continentais, são mais de 20.000,00 km (vinte mil quilômetros), alternando em áreas habitadas e áreas totalmente desabitadas, de uma geografia extremamente variada.

Diante deste quadro, políticas sérias de proteção a nossa fronteira apresentam-se como necessidades essenciais a proteção dos interesses nacionais, resguardando soberania e amenizando a crise da segurança pública. Não se trata de um assunto que deve se posto em pauta nos próximos anos, em verdade, trata-se de um assunto de extrema urgência, que está relacionado com grande parte dos problemas nacionais, não só com a questão da segurança pública, mas também com questões fiscais, por exemplo.

---

<sup>25</sup> O termo “encurtamento das fronteiras” é utilizado aqui no sentido do efeito que o fenômeno da globalização trás para a interação entre os Estados, o que proporciona um fluxo quase que instantâneo de informação, mercadoria e conhecimento de um Estado a outro.

O cenário atual requer atenção total, em virtude dos acordos recentes envolvendo o governo colombiano e antigos grupos guerrilheiros, conhecidamente importantes produtores de ilícito na América Latina<sup>26</sup>.

Estes grupos construíram, durante décadas de atuação, uma hipertrofiada cadeia visando o cometimento dos mais variáveis tipos de ilícitos, como por exemplo o tráfico de drogas, contrabando, extorsão, homicídios, sequestros e muitos outros. Durante toda a sua história conseguiram formar uma guerrilha extensa, que controla enormes quantidades de arma e drogas.

Inobstante os benefícios futuros que virão a ser alcançados pelo acordo de paz, que coloca fim ao conflito que já dura mais de 53 anos e deixou centenas de milhares de mortos, a desmobilização dessas guerrilhas aumenta o risco para a segurança nacional brasileira.

Com o fim de suas operações, as guerrilhas devem entregar suas armas e drogas, entretanto, o risco de dissidentes destes grupos desviarem o material ilícito, como drogas e armas, é grande, e o governo brasileiro deve acompanhar de perto esse processo e trabalhar arduamente na área da inteligência para evitar que o material acabe parando no Brasil, e para tanto, será necessário aumentar o policiamento na fronteira, devendo utilizar meios de dissuasão, como por exemplo, o Tiro de Destruição, para atingir esta finalidade.

Como exposto no decorrer deste trabalho, as organizações criminosas que atuam nas fronteiras brasileiras possuem cunho transnacional, possuindo tentáculos em diversos países e continentes, movimentando milhões de dólares por mês, e para tanto, utilizam o território nacional brasileiro como o principal centro de distribuição de toda a sua rede.

Tal situação coloca a soberania e a segurança nacional, em situação delicada, à medida que essas organizações já conseguiram criar áreas de exclusão dentro do território nacional, onde a lei regente é ditada pelos líderes das facções, em detrimento do poder estatal.

Tal quadro é de difícil reversão, de forma que a real mudança da situação será morosa e cruenta, mas é certo que a proteção da nossa fronteira faz parte desse processo. Para o alcance de tais fins, os agentes responsáveis pela execução desta

---

<sup>26</sup> Refiro-me aqui a: FARC – convertida em partido político; ELN – em processo de negociação de acordo com o governo Colombiano; CLÁ DO GOLFO – uma das organizações de narcotráfico mais poderosa da Colômbia, está em processo de negociação com o governo colombiano.

tarefa devem possuir uma retaguarda jurídica que apoie e sustente a sua efetiva atuação.

Não é porque o Estado possui o monopólio para aplicar a força, que os seus agentes poderão usa-la indiscriminadamente, em verdade, a detenção de tal poderio permite a possibilidade de sua utilização, quando necessário, de forma progressiva e ponderada. O tiro de destruição representa essa forma de atuação, conforme delineado durante todo este trabalho

Nesse diapasão, a Lei do Tiro de Destruição consolida-se como um importante e imprescindível instrumento para a defesa das fronteiras. Como explicitado, tal lei assente a atuação dos agentes da defesa aérea, permitindo-lhes executar procedimentos de interdição, impedindo a atuação aérea dos narcotraficantes que atuavam livremente nos crimes transfronteiriços, utilizando o modal aéreo para transportar a sua carga ilegal.

Apesar do debate acalorado acerca da sua constitucionalidade, demonstrou-se neste trabalho que, a análise em conjunto do arcabouço legal atual somada ao entendimento dos procedimentos técnicos executados, permite ao crítico uma melhor concepção da lei, e consequentemente a compreensão de que a sua aplicação prática, de maneira alguma, fere os direitos fundamentais previstos na Declaração Universal dos Direitos Humanos, muito menos os estabelecidos pela Constituição Federal de 1988.

Há de ser sim, o direito à vida, um direito inviolável, porém, conforme demonstrado, este direito é na medida do possível resguardado, vez que o piloto da defesa aérea, operando o caça interceptador, executa os procedimentos de interdição aérea visando impor a aeronave, como última opção, a realização de um pouso forçado, que pode ser realizado de maneira controlada pelo piloto da aeronave interceptada, resguardando a vida de todos os tripulantes.

Confirmam este fato, os casos reais de aplicação da norma, onde os procedimentos executados, com excelência pelos pilotos da defesa aérea e todos os envolvidos, permitiram a interdição das aeronaves ilícitas, sem a ocorrência de nenhuma vítima fatal até o presente momento, não obstante os milhares casos interceptações aéreas realizadas pela Defesa Aérea Brasileira.

A análise prática dos casos de interceptação aérea ocorridos no território nacional torna cristalina a adequação deste instrumento aos preceitos fundamentais,

vez que, os procedimentos executados pela defesa aérea se mostraram em total harmonia com o sistema jurídico nacional.

Certo é que a Lei do Tiro de Destruição é apenas um instrumento de dissuasão para a proteção das nossas fronteiras e que ele sozinho não é capaz de acabar com o narcotráfico que aflige o Estado, mas a história demonstrou que a curto prazo, este é um dos melhores e mais precisos instrumentos para o controle do fluxo aéreo de ilícitos nas fronteiras, não havendo outro meio capaz, até o presente momento, de oferecer melhores resultados do que os experimentados atualmente.

A crise da segurança pública do país só poderá ser solucionada ou amenizada, com o empenho de uma força tarefa, conjugando esforços no campo jurídico, político, da inteligência e operacional, que devem levar em conta todas as especificidades que cada região do país possui.

Não obstante os fatos acima assinalados, as autoridades, mais especificamente o governo federal, vem implementado medidas que terão como consequência a piora do já preocupante quadro atual. Como exemplo, o governo federal anunciou o corte de mais 40% (quarenta por cento) do orçamento das forças armadas.

Com esse corte, a marinha, o exército e a aeronáutica terão suas atividades drasticamente reduzidas, causando um enorme prejuízo ao País. Uma das consequências, será a diminuição das horas de voo totais anuais realizadas pela aeronáutica, que não terá orçamento suficiente nem para manter o nível atual de vigilância, quando deveria aumentar, fato que acarretará na diminuição da vigilância das fronteiras nacionais.

A situação atual é gravíssima e tende a piorar se nada for feito, visto que a perda da autoridade e da soberania interna representam um grande risco a unidade nacional. O combate as organizações criminosas e a criminalidade em geral só trarão resultados a longo prazo, e terá como consequência inevitável o emprego da força, e eventuais restrições temporárias à liberdade individual. Estas medidas serão necessárias para que as autoridades possam implementar planos efetivos para a solução da problemática.

Assevera-se, por fim, que o presente trabalho não tem o fito de esgotar a análise da Lei do Tiro de Destruição, mas sim digno de um amplo debate, frente a sua importância fundamental para o Brasil. Certo é que o Brasil necessita buscar implementar medidas tão eficientes como essa, e não procurar restringir seu poder



de dissuasão, visto a imperiosa necessidade de defesa das nossas fronteiras, que tem como consequência primária a proteção da soberania e da segurança de toda sociedade brasileira.

## REFERENCIAS

AMARAL Jr., Alberto do. **Noções de Direito e Direito Internacional**. Brasília, FUNAG - Fundação Alexandre de Gusmão / Ministério das Relações Exteriores, 2008.

ASSIS, Jorge César de. **Interceptação e Abate de Aeronave**: Considerações sobre a Lei nº 9.614, de 05.03.1998. Disponível em <[www.cesdim.org.br/arquivo/29.doc](http://www.cesdim.org.br/arquivo/29.doc)>. Acesso em: 1 fev. 2017

ASSIS, Jorge César de. **Comentários ao Código Penal Militar**. Parte Geral. Artigos 1º a 135. 4. ed. Curitiba: Juruá, 2003

BRASIL, **Lei Nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Disponível em <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm)> Acesso em 10 jul. 2017.

BRASIL. Clube Virtual dos Militares da Reserva e Reformados da Aeronáutica. **Esquema Interceptação de aeronaves**. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/legislacao/leidoabate/EsquemaInterceptacao.wmv>> Acesso em 10 jul. 2017.

BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm) > Acesso em: 10 jul. 2017

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)> Acesso em 10 jul. 2017.

BRASIL. **Decreto Nº 5.144, de 16 de julho de 2004**. Disponível em <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato20042006/2004/Decreto/D5144.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato20042006/2004/Decreto/D5144.htm)> Acesso em 21 jul. 2017.

BRASIL, Decreto nº 8265 de 11 de Junho de 2014. **Regulamenta a Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, no tocante às aeronaves sujeitas à medida de destruição, no período de 12 de junho a 17 de julho de 2014**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2014/Decreto/D8265.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Decreto/D8265.htm)>. Acesso em 21 jul. 2017.

BRASIL, Força Aérea Brasileira, Centro de Comunicação Social da Aeronáutica. **Entenda a Lei do Tiro de Destruição**. Disponível em <<http://www.reservaer.com.br/legislacao/leidoabate/entenda-leidoabate.htm>> Acesso em 12 fev. 2017.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Manual de Direito Penal**: parte geral. Vol. 1. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

COELHO JR, Fernando Gonçalves. **Constitucionalidade da lei do abate ou do tiro de destruição**. Disponível em: <http://www.sbda.org.br/revista/1834.pdf> . Data de acesso: 14 out. 2016

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). (2008), **A Review of United States Assistance to Peruvian Counter-Drug Air Interdiction Efforts and the Shootdown of a Civilian Aircraft on April 20**, 2001. Washington. Disponível em: < <https://www.hsdl.org/?abstract&did=451348> > Acesso em: 10 jul. 2017

CEPIK, Marco; ARTURI, Carlos Shimidt. (2011), “**Tecnologias de Informação e Integração Regional: Desafios Institucionais para a Cooperação Sul-Americana na Área de Segurança**”, Revista de Ciências Sociais, vol. 54, no 4: 651-691.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Centro de Comunicação Social da Aeronáutica. **Entenda a Lei do Tiro de Destruição**. Disponível em: <http://www.reservaer.com.br/legislacao/leidoabate/entenda-leidoabate.htm> . Data de acesso: Outubro de 2016

FEITOSA, Gustavo Raposo Pereira; PINHEIRO, José Augusto de Oliveira. (2012), “**Lei do Abate, guerra às drogas e defesa nacional**”, Revista Brasileira de Relações Internacionais, vol.55, no.1: 66-92.

GOMES, Luiz Flavio. **Lei do abate: inconstitucionalidade**. Disponível em : <http://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1990529/lei-do-abate-inconstitucionalidade>. Data de acesso: Outubro de 2016.

JAKOBS, Günther. **Direito Penal do Inimigo**. Rio de Janeiro: Lumen Júris, 2008,

LIMA JR, Plínio de Oliveira. **Regulamento de Tráfego Aéreo**, 35<sup>o</sup>, São Paulo, Asa Editora, 2011.

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional Esquematizado**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

LOURENÇÃO, Humberto José. **A Defesa Nacional e a Amazônia: O Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM)**. 2003. Mestrando em Ciencias Políticas UNICAMP. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000298913>>. Acesso em: 28 jun. 2016.

MORAES, Alexandre de. **Direitos Humanos Fundamentais: teoria geral, comentários aos arts. 1º a 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, doutrina e jurisprudência**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003. (Coleção temas jurídicos; 3).

OLIVEIRA, Marcel Peres. **Análise Constitucional da Medida de destruição**. Disponível em:

<[http://www.revistadoutrina.trf4.jus.br/index.htm?http://www.revistadoutrina.trf4.jus.br/artigos/edicao004/marcel\\_oliveira.htm](http://www.revistadoutrina.trf4.jus.br/index.htm?http://www.revistadoutrina.trf4.jus.br/artigos/edicao004/marcel_oliveira.htm)> Acesso em 14 mai. 2016.

ONU, **Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH)**. 1948. Disponível em <[http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis\\_intern/ddh\\_bib\\_inter\\_universal.htm](http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/ddh_bib_inter_universal.htm)> Acesso em 21 mai. 2017.

PEREIRA GONÇALVES,, Maria Denise Abeijon, A Lei Nº 9.614/98: considerações acerca do tiro de destruição de aeronaves consideradas hostis ao Estado, 2015. Disponível em: [http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=11373](http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11373). Data de acesso: Out. 2016

PARRILLA, Ezequiel. (2010), “**Air Bridge Denial: An International and Interagency Success Story**”, Air and Space Power Journal, vol. 22, no.3.

ROSA, Paulo Tadeu Rodrigues. Apud Herbella, Fernanda. **Algemas e a dignidade da pessoa humana: fundamentos jurídicos do uso de algemas**. s/ed. São Paulo: Lex Editora, 2008. Disponível em: <[www.ibccrim.org.br](http://www.ibccrim.org.br)> Acesso em: jul. 2017

SEMINÁRIO FRONTEIRAS DO BRASIL - **Painel: A Lei do Abate**. Intérpretes: Major Brigadeiro do Ar Carlos Almeida Baptista Júnior. Rio de Janeiro: Clube Militar Online, 2013. (35 min.), son., color. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=K9w3p5e-dyo>>. Acesso em: 1 jul. 2017.

UNITED STATES. **United States Department Of State. Bureau For International Narcotics And Law Enforcement Affairs. International Narcotics Control Strategy Report: Volume I Drug and Chemical Control. 2017**. Disponível em: <<https://www.state.gov/documents/organization/268025.pdf>>. Acesso em: ago. 2017